SEÑORA PRESIDENTA.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 33 minutos.)

-La Comisión de Presupuesto Integrada con Hacienda tiene el gusto de recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus asesores, a los efectos de analizar los artículos correspondientes al Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Tiene la palabra el señor Ministro o quien él entienda que debe informar.

SEÑOR MINISTRO.- Buenas tardes. Quiero comentarles cuál es la idea de nuestra propuesta.

Obviamente, esta es una Rendición de Cuentas y, por lo tanto, vamos a incluir una presentación que sintetiza el trabajo realizado por un Ministerio que es enormemente grande, para luego hacer una fundamentación de los artículos que presentamos. Les adelanto que en el último artículo correspondiente al Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hay una modificación que surge en el artículo 197. La referida modificación parte de un acuerdo del subgrupo de trabajo correspondiente al Consejo de Salarios y está planteada en forma tripartita por el Estado, las organizaciones sindicales y los empresarios.

En primer lugar, queremos decirles que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas viene siguiendo una larga tradición de ejecutar el 100% de todos los fondos disponibles para la inversión. Digo esto porque, desde hace décadas, existe la confusión de que este es el único Ministerio que cuenta, por razones contables, con crédito presupuestal y tope de ejecución. El crédito presupuestal es, un poco, la ilusión a la que podríamos llegar y el tope de ejecución es la cruda realidad de lo que, efectivamente, podemos disponer.

Con orgullo decimos que con relación a los recursos presupuestales como a los extrapresupuestales que corresponden a la Corporación Vial del Uruguay y a otros organismos en el año 2012, solo en materia de vialidad, tuvimos una ejecución de US$ 232:000.000 con obras emblemáticas como los desvíos de tránsito pesado de Pando y Dolores, la doble vía en la rambla de la Ciudad de la Costa y los accesos a Montevideo por Camino Carrasco que están prontos a inaugurarse.

Por otra parte, se empezaron a ejecutar los trabajos relativos al puerto de aguas profundas que, como los señores Senadores conocen, va a ser el mayor cambio en la matriz logística del país desde la creación del Puerto de Montevideo. Este cambio va a tener repercusiones que no veremos en este Gobierno, donde no vamos a cortar ninguna cinta, pero dejaremos plantada la semilla para uno de los cambios estructurales más importantes del Uruguay. Incluso, este hecho va a cambiar el eje económico del país. Entonces, para el futuro, hay que prever hasta las consecuencias urbanísticas que puede tener un desarrollo de este tipo. Este tema no es algo para analizar en el día de hoy; está pensado en desarrollarse en etapas a través del mecanismo de contrato de participación público - privada.

También queremos resaltar que después de 16 años de inactividad logramos la rehabilitación total de la navegabilidad del Puerto de La Paloma ya que se concretaron seis metros de profundidad. Lamentablemente las diferencias entre los privados han hecho que el barco que tenía que cargar 5.000 toneladas semanales de madera para UPM todavía no ha podido hacerlo. La situación actual es que una de las empresas compró el barco y recién firmó el contrato con UPM. De todas formas, tiene que rehabilitar la embarcación, llevarla a dique, lo que va a demorar un poco la operativa en la materia. No obstante ello, hemos hecho un llamado público a todos los operadores para que puedan disponer del Puerto de La Paloma, no solo para el transporte de madera, sino también para otras actividades, cediendo parte del muelle de la Administración Nacional de Puertos, de manera de albergar la pesca de altura y los servicios de embarcaciones que andan en la zona buscando petróleo.

Otro elemento importante de la ejecución presupuestal fue la puesta en marcha del boleto gratuito estudiantil para todos los alumnos de Primer y Segundo Ciclo, beneficiando a 57.556 chicos.

También destacamos la mayor campaña de seguridad vial hecha hasta el momento. Este año pensamos realizar otra campaña apuntando a combatir uno de los flagelos que se lleva, lamentablemente, la mayor cantidad de vidas jóvenes. Estamos hablando de la siniestralidad en el tránsito, que es mucho mayor en las ciudades que en las rutas. Para las rutas nacionales vamos a generar algunos cambios que no corresponde señalar ahora por respeto a la Comisión porque, como ya dije, estamos rindiendo cuentas sobre el año 2012 y no de la ejecución del 2013.

El crédito vigente del Ministerio son $ 6.235:398.042. Este es el crédito, esta es la ilusión. El tope, que es la realidad, son $ 4.539:519.465, de los cuales hemos ejecutado, como dije, el cien por ciento.

En el gráfico los señores Senadores pueden observar la evolución de lo que ha sido la ejecución de las inversiones del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, pueden observar que desde el 2008 a la fecha hay un nivel de ejecución bastante constante, que no sufre ninguna alteración por aproximarse a años electorales ni nada por el estilo. Se trata de una muy buena noticia para el país y los niveles de ejecución presupuestal han sido los más altos desde 1994 a la fecha, como ustedes podrán apreciar.

Si vamos a la Estadística Exclusiva en Rutas, tenemos tres componentes: en rojo, las concesiones; las transferencias a la caminería rural -constantes, por lo menos en este período; son unos $ 500:000.000 anuales que se destinan a la caminería forestal y departamental como aporte del Ministerio-; y en azul, todo lo que tiene que ver con el presupuesto bruto de la Dirección Nacional de Vialidad.

Como podrán apreciar, también hay una evolución muy clara, desde 1994 a la fecha, manteniendo las mismas constantes que uno verifica en la figura anterior que mostrábamos.

También estamos viendo graficada de otra manera la evolución de la inversión en el sector vial. Obviamente, la curva coloreada en verde plantea el total del sector; en azul, está discriminado lo de la Dirección Nacional de Vialidad; en rojo o en marrón -como quieran llamarle- están las concesiones; y la caminería rural, como dije, muestra una situación bastante constante porque estamos hablando de cifras que no varían anualmente de acuerdo con lo que votó el Parlamento en el Presupuesto Nacional.

SEÑOR AMORÍN.- Me permito interrumpir a los solos efectos de preguntar si los cálculos están hechos en dólares.

SEÑOR MINISTRO.- En dólares corrientes.

SEÑOR AMORÍN.- ¿No tienen otros en pesos constantes?

SEÑOR MINISTRO.- No, lo hicimos en dólares corrientes.

SEÑOR AMORÍN.- ¡Qué macana!

SEÑOR MINISTRO.- Es como ejecutamos las obras; las pagamos en dólares y las hacemos también en dólares.

En lo que hace a la Red Vial Nacional y Departamental, cabe señalar que tenemos 8.780 kilómetros de Red Nacional a nuestro cargo, de los cuales -ya lo digo al pasar- el 90% es bituminizada y solo el 10% de balasto. Esto sucede a la inversa en la Red Departamental, que son casi 50.000 kilómetros: el 90% es de balasto y solo el 10% bituminizado.

Yendo a la ejecución del Presupuesto de Vialidad, pueden ver que discriminamos: mantenimiento contratado, obras de rehabilitación, mantenimiento por administración y seguridad vial. En todo eso, sobre 6.816 kilómetros de intervención, hemos invertido US$ 119:510.0000. En las concesiones viales actuamos sobre 1.968 kilómetros y con US$ 87:000.0000, aproximadamente, de inversión. Las transferencias en dólares a las Intendencias son US$ 25:5000.000 y operan sobre 11.200 kilómetros que controlamos. Esto es lo que compone el total de US$ 232:000.000 de ejecución de 2012.

En esta gráfica pueden ver la distribución según cómo administramos la red de acuerdo con la forma de gestión. El mayor porcentaje, el 59%, está administrado por la Dirección Nacional de Vialidad; después aparecen las distintas formas de gestión en los porcentajes del total que tenemos, que no voy a explicar porque ustedes tienen el detalle.

En la ejecución de rutas y puentes, como vialidad desde el punto de vista presupuestal, sobre 225 kilómetros de rutas nuevas hemos invertido US$ 47:000.000 entre puentes y rutas, y en las concesiones viales, US$ 37:070.000. Ahora pueden apreciar los mantenimientos contratados y por administración. En la parte estatal estamos invirtiendo US$ 65:600.000 sobre 6.591 kilómetros de la red. Las concesiones viales, tanto en mantenimiento contratado por la CVU como por otras concesiones, Rutas 5 y 8, estamos en una inversión de US$ 46:630.000 sobre 1.717 kilómetros.

En cuanto a la iluminación, en la tabla figuran las inversiones totales que ascienden a U$S 6:550.000, sobre 1.976 kilómetros, y en seguridad vial hemos invertido U$S 2:700.000 en las concesiones que tenemos a nuestro cargo.

La próxima imagen corresponde a un mapa de nuestras intervenciones en centros poblados, ya sea con reductores de velocidad, sonorizadores acústicos, señales viales verticales y horizontales, refugios peatonales. Todo esto tiene que ver con las cuestiones relativas a la seguridad en el tránsito, que es una de nuestras preocupaciones.

Estamos haciendo rápidamente la presentación porque hemos entregado a cada señor Senador un CD que la contiene, para que puedan tener la información lo más detallada posible y evitarnos una larga intervención.

En la siguiente lámina, de acuerdo a lo que el Congreso de Intendentes resolvió -no es un capricho del Ministerio de Transporte y Obras Públicas- se detalla cómo se distribuyen las partidas relativas a la caminería departamental y forestal, cuántos kilómetros de la red abarca por cada una y cómo van cerrando los números al final para completar esos $ 500:000.000.

Con respecto a la Dirección Nacional de Transporte, figura en la lámina la evolución de los pasajeros transportados y cuál ha sido el incremento respecto al 2004. En 2012 estamos en un 63% más de pasajeros transportados en el caso de los suburbanos y en un 40% en los interdepartamentales. También se puede observar cómo ha evolucionado la cantidad de servicios. Estos son, todos, datos estadísticos que nos parecen relevantes.

En la próxima lámina se observa una de las políticas de infraestructura comunitaria y social que hemos impulsado y en la que, por suerte, el Parlamento nos ha respaldado. Allí se detalla claramente cómo, los 57.556 alumnos que se benefician en todo el país del boleto gratuito, se distribuyen en Primer Ciclo y Segundo Ciclo, así como también otros alumnos, sean de las escuelas rurales -que van hasta 9º año- o de otros institutos.

A esto hay que agregar la inclusión de las camionetas, que es un aporte que realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a las Intendencias Departamentales. Obviamente, a algunas este beneficio no les alcanzaba para la totalidad de sus estudiantes y transportan estudiantes en camioneta. El Ministerio hace un aporte similar al que se realiza, por estudiante, al transporte colectivo. En esto hemos invertido $ 259:096.360.

En la próxima lámina está registrado el Plan de Inversiones y Controles. Allí figura cuáles han sido los resultados que se obtuvieron, tanto de los puestos fijos como móviles y los lugares donde se ha controlado.

En lo que tiene que ver con la preservación de la infraestructura vial se detalla dónde están los problemas y las contravenciones. En la lámina se puede observar quienes están excedidos en las dimensiones, los problemas de documentación, los excedidos de peso y se puede observar una excelente distribución de los resultados que da nuestro trabajo inspectivo.

En la siguiente lámina se registra uno de los cambios organizativos y logísticos que nos permitieron resolver un problema endémico en Nueva Palmira. Esta vez tuvimos una cifra record de transporte de carga de granos en Nueva Palmira y, sin embargo, las aglomeraciones de los camiones no fueron la mala noticia de todos los años. ¿Por qué? Porque nosotros decidimos, en primer lugar, trabajar sinérgicamente entre las Direcciones de Planificación y Logística, de Transporte, de Topografía y de Vialidad, junto con la Intendencia de Colonia y con el Municipio de Nueva Palmira, además de los camioneros, la gente de la ITPC. Mediante los decretos correspondientes, habilitamos la instalación de playas de estacionamiento que se comunican, vía informática, con esa zona de preembarque. A su vez, la zona de preembarque da el horario de ingreso del camión y, con eso, se evitan las aglomeraciones y que los camiones perturben la vida de la sociedad de Nueva Palmira que, hasta el momento, veía el progreso más como una carga que como una buena noticia. Además, evitamos algunos males colaterales que tenían que ver con aglomeración de camiones en el centro de la ciudad y algunos problemas que, lamentablemente, la sociedad uruguaya vive en muchos departamentos, tales como la prostitución infantil y otros, que tenemos que evitar. Estas playas de estacionamiento son lugares cerrados y vigilados, a los que los camioneros pueden acceder y, por otra parte, cuentan con gabinetes higiénicos. Dentro de esa playa de estacionamiento solicitan el ingreso a la zona de preembarque, siempre vía computadora, desde donde entran ordenadamente al puerto de Nueva Palmira luego de cumplir con los trámites necesarios.

Realmente, se trata de un modelo de trabajo que resultó exitoso y se pudo poner a prueba ahora, en un pico alto. En la lámina que luce ante ustedes, pueden ver cómo ha sido la evolución del promedio diario de los camiones en Nueva Palmira, lo cual también es el resultado de los incrementos productivos.

De la presente transparencia surge cuáles han sido las inspecciones técnico vehiculares, el informe anual relativo a los vehículos de carga, transporte de carga y de pasajeros, el movimiento de los pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Esta es una fuente que tenemos del propio Aeropuerto de Carrasco. En el 2012, si se excluyeran los pasajeros en tránsito, la diferencia sería de 21.667 personas, lo que representa una reducción de ingresos y egresos de apenas el 1,34% en la conectividad punto a punto. ¿Por qué insistimos en la exclusión de los tránsitos? Porque si bien estamos rondando los 133.000 -hay una cifra que no tengo aquí en mi poder- no ingresan al país; sirven para la promoción del Uruguay, pero no demasiado para la operativa del Aeropuerto. Las personas bajan de un avión, suben a otro; algunas incluso esperan en el propio avión, como pasa con algunos destinos. Hoy estamos en condiciones de decir que en agosto ya superamos con respecto al mismo mes del año pasado, la cifra de pasajeros que ingresaron al Uruguay, por lo que hemos tenido una fuerte recuperación.

Quiere decir que recuperamos conectividad con la región, y a partir de la mala noticia que nos dejó Iberia, no solo recuperamos sino que incrementamos la conectividad con Europa, pero no estamos conformes y estamos buscando incrementos de conectividad con Asia; estamos haciendo gestiones con Turkish Airlines, al igual que con Qatar, para ver si tiene como destino el Uruguay. Asimismo, queremos incrementar nuestra conectividad con Centroamérica y México, para lo cual la próxima semana estaremos haciendo gestiones directamente con el objeto de lograr el aumento de frecuencias o de cantidad de aeronaves más grandes, que conecten algunos puntos de los lugares antes indicados.

La siguiente gráfica tiene que ver con el transporte fluvial de pasajeros. Obviamente, Colonia es la principal terminal de pasajeros fluvial que tiene el Uruguay en la materia. A propósito, a través de la Administración Nacional de Puertos estamos operando algunas mejoras en la atención. Lo cierto es

que del total de turistas que ingresan al Uruguay, dos millones lo hacen por Colonia, superando ampliamente a Montevideo en casi cuatro veces.

En materia de hidrografía, estamos también muy contentos con las inversiones que hemos desarrollado. Ustedes pueden apreciarlas en las gráficas, así que no se las voy a leer. Hemos tenido una ejecución de $ 480:000.000 -el total del tope de ejecución- además de trabajar en obras emblemáticas de las cuales estamos orgullosos. Las mismas pueden apreciarse en la próxima diapositiva.

En primer lugar, se ha venido trabajando en la reconstrucción de los ochenta muelles del Muelle II, lo que incluyó el dragado del Puerto de La Paloma, el mantenimiento del canal de acceso a seis metros y el acondicionamiento del área terrestre adyacente a La Paloma. Cabe señalar que hemos llegado a un acuerdo con los vecinos en el que tuvimos que construir un camino alternativo paralelo a la vía férrea para evitar el acceso por Ruta 15 y no perturbar la vida cotidiana de la ciudad, además de la normativa de que los camiones solo puedan circular en temporada estival. A su vez, se ha trabajado en la construcción de rotondas y destellantes. Todas estas obras implicaron una inversión total de US$ 4:029:000, con la construcción de la explanada de acopio de mercancías, que en este caso es de madera, pero no será exclusivamente de ese material.

En segundo término, hemos intervenido en el atracadero de yates de Carmelo con una ampliación de muelle y ribera de la explanada que implicó una inversión de US$ 808.000. En Punta del Este seguimos invirtiendo dinero en uno de los puertos que mayores recursos le genera a nuestro país, con obras de recalificación de los espacios terrestres y el acceso peatonal al puerto, lo cual ha mejorado el ingreso de esta terminal en el punto turístico más importante que tiene Uruguay. También se trabajó fuertemente en la iluminación de la escollera y se construyeron centros comerciales para los pescadores, los cuales quedaron muy bien. Por tal motivo, haremos lo mismo en La Paloma, otorgándoles un lugar a los pescadores, acorde con el entorno para que puedan vender su mercadería y su trabajo. Esto fue muy importante y nos reportó una inversión de US$ 4:000.000.

En tercer término, hemos venido trabajando en la reconstrucción y ampliación del muelle de madera en Colonia, el cual ha sido un trabajo realmente amigable con el entorno. Ni bien obtengamos las autorizaciones ambientales, así como los permisos -que son tan lentos de resolver- nuestra idea es unir la terminal tradicional con la recientemente reconstruida, para darle a Colonia un atractivo mayor. Tanto en Santa Rita como en el muelle de madera de Colonia, hemos invertido US$ 468.000.

En cuarto término, hemos acondicionado el Puerto Deportivo, Dársena Higueritas, en Nueva Palmira, obra muy interesante para lograr el desarrollo del turismo náutico y estamos reparando la terminal fluvial que existe allí. Lo mismo ocurre en La Charqueada, en el pueblo General Enrique Martínez, donde hicimos obras relativas a la mejora de las instalaciones, manteniendo una pequeña sede náutica y también un local adecuado para el personal que maneja la balsa. En Dársena Higueritas estamos hablando de una inversión de más de US$ 3:000.000 y en La Charqueada de US$ 181.000.

Por otra parte, la Dirección Nacional de Hidrografía trabaja en estudios de mejora de gestión, dragado, servicio de balsa, obras hidráulicas, etcétera.

En el documento presentado, los señores Senadores tienen el detalle acerca de las cuestiones en las que estamos interviniendo, algunas propias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otras en colaboración con las Intendencias. Cabe mencionar que son estudios muy importantes que nos permiten sentar las bases para el desarrollo de nuevas obras de infraestructura.

En materia de la Dirección Nacional de Arquitectura, existen algunas novedades. En 2012 empezó a funcionar un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Facultad de Arquitectura, que nos permitió estar operativos, que es el que tiene que ver con la trazabilidad para la obra pública. Lo que establecemos aquí no es sólo la historia de las intervenciones que se hacen sobre los edificios públicos -cosa que es muy importante y es un registro que no se tiene- sino también la posibilidad de contar con las alertas necesarias para el mantenimiento oportuno en tiempo y forma a los efectos de evitar mayores gastos, ser más eficientes y realizar las intervenciones en el momento en

que los edificios lo necesitan. Este es un programa de trazabilidad muy interesante en el que estamos poniendo todo lo mejor de nuestras capacidades, y los señores Senadores podrán ver en la pantalla todo lo que implican sus etapas. Dicho programa estará al servicio, no solo de quienes tienen la necesidad de mantener los edificios sino de todo el país.

Ahora vamos a ver algunos testimonios -a vuelo de pájaro- de las intervenciones que hemos estado haciendo en obras patrimoniales; en la pantalla se ven cuatro, tres de ellas en Montevideo. Una de ellas es la Escuela Brasil, donde hemos ido avanzando en etapas porque es una escuela centenaria; otra de las obras es la Casa Pérsico, que pertenece al Ministerio de Relaciones Exteriores; luego vemos el Cabildo de Montevideo y la Estancia Narbona. Además, cabe destacar que en restauración de edificios históricos contamos con el asesoramiento profesional de una uruguaya, la arquitecta Claudia Frigerio, formada en México sobre conservación de edificios patrimoniales. Le solicitamos que viniera a nuestro país a capacitar a nuestros obreros y arquitectos en trabajos de restauración y mantenimiento de la obra patrimonial. Nuestro objetivo para el futuro es que este programa continúe y que no solo podamos ofrecer servicios a los edificios públicos patrimoniales sino también a los privados.

Vamos a mostrar ahora la evolución que hemos tenido en cuanto a los ingresos de recursos de terceros -o sea de otras entidades públicas- destinados a obras. Nuestra meta es superar en el quinquenio los $ 1.000:000.000 y créanme que el año próximo, aunque no habrá Rendición de Cuentas, vamos a enviar un informe donde mostraremos que se alcanzará esa cifra. Recuerden que iniciamos el período con $ 87:147.000 y actualmente estamos ejecutando $ 346:333.859; además, lo hacemos ocupando la totalidad de los 430 obreros propios, más allá de que hemos hecho los trámites necesarios para contratar más gente. No debemos olvidar que estos trámites demoran un tiempo y no requieren exclusivamente la intervención del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sino también de la propia Oficina Nacional del Servicio Civil y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto porque, como sabrán, hay una ventanilla única. De todas formas, hemos hecho todos los trámites necesarios para incrementar nuestro personal, pero con estos cuidados porque, de acuerdo con la ley, la Dirección Nacional de Arquitectura puede hacer la obra por administración directa con su propio personal o contratar, mediante mecanismos ágiles de licitación, a empresas del medio. Pretendemos evitar algunos males del pasado como, por ejemplo, tener gente en la casa o trabajando medio tiempo para que cobren algún sueldo. Por lo tanto, creemos que se necesita un determinado número de obreros, más que nada para destinarlo a esta obra patrimonial; para obras de otro tipo -por ejemplo, la escuela pública- si es del caso, se podrá contratar a empresas a través de mecanismos de licitación.

De todos modos, no puedo esconder el orgullo que siento por el hecho de que nuestros trabajadores hayan suspendido voluntariamente su licencia durante el verano para intervenir en los 47 centros educativos que tuvimos a nuestro cargo para realizar reparaciones. Es un orgullo porque habla a las claras del compromiso que los trabajadores tienen con todo esto y, lamentablemente, si no podemos cumplir más es porque todavía no hemos culminado el proceso de firma del convenio con el Codicen. Por lo tanto, quien diga que no estamos cumpliendo con un convenio está mintiendo porque no se puede cumplir con lo que no se firmó; además, lo que no se firmó no depende de nosotros sino de los detalles que hay que terminar de cubrir con el Codicen y con la ANEP. Lamentablemente, todavía no pudimos firmar un convenio marco -lo cual nos hubiera gustado mucho- pero respetamos las decisiones y los tiempos de otros organismos. Lo que hacemos entonces es ir ejecutando la obra de acuerdo con los convenios específicos que vamos cubriendo.

Por otro lado, es notoria la evolución de los ingresos de recursos destinados a obras que se ejecutan en su totalidad.

Por último, en lo que tiene que ver con la Dirección Nacional de Topografía seguimos haciendo expropiaciones para el *by pass* de Nueva Palmira -esta obra tendrá que hacerse cuando se concrete el llamado a licitación para las Rutas 21 y 24- en la Ruta 90, etcétera. También siguen en curso los trámites para el puerto de aguas profundas y la agrimensura del Estado.

En cuanto al nodo periférico del Ministerio para la Infraestructura de Datos Espaciales -IDE- quiero decir que se trata de un sistema de información geográfica de la Cartera que nos va a dar buenas noticias este año, ya que vamos a retomar algunas tareas que no se hacían desde 1966.

Asimismo, convenimos con España un sistema de *software* libre para enseñar y aprender geografía a partir del Plan Ceibal, lo cual ya está en pleno funcionamiento. Es de destacar que para este desarrollo del nodo periférico se realizaron varios convenios con la Fundación Ricaldoni.

Además, la georreferenciación de las vías férreas, junto con AFE, es muy importante para la planificación de las obras que AFE va a hacer, para el seguimiento de la propia infraestructura y para la corrida de trenes a través de los GPS. Pero antes que nada debemos tener vías. Vamos haciendo todo al mismo ritmo, tratando de superar décadas de abandono y destrucción del ferrocarril. Lamentablemente, se pretende que en poco tiempo nosotros recuperemos lo que en décadas se tiró al abandono.

Con respecto a los archivos de planos de mensura, debo decir que es algo que no se ve pero que tiene una utilidad tremenda para los profesionales que trabajan con estos asuntos y para los particulares que deben hacer ciertas tramitaciones. Esto evita que la gente tenga que ir al Ministerio a hacer los trámites, pues los puede hacer desde su casa a través de internet. Se han digitalizado los planos desde 1930 a 1970, se georreferenciaron los planos de 1970 a la fecha y hay un proyecto de nuevo archivo de plano de mensura, que permitirá mejorar la infraestructura.

Esto sería apenas un resumen de lo que estamos orgullosos de hacer en nuestro Ministerio, no sólo por el equipo del Ministro y Directores, sino por todos aquellos que son parte de esta institución a la que nosotros le hemos dado un sentido estratégico que voy a repasar.

Como es sabido, el Ministerio tiene el honor de ser partícipe de la única de las cinco políticas de Estado que se acordaron entre los partidos, que incluyó a los empresarios y a los trabajadores. Me refiero a la política mediante la cual se acordó que el Uruguay debía ser, hacia 2030, un gran centro logístico de distribución de mercancías y personas que vayan de la región al mundo y del mundo a la región. El 8 de diciembre de 2011 partidos políticos, empresarios, trabajadores y Gobierno nos pusimos de acuerdo en que ese debía ser el derrotero del Uruguay al año 2030. Esto era coherente con el objetivo del Ministerio en cuanto a que para el quinquenio debíamos asegurar una adecuada conectividad entre las unidades de producción de bienes y servicios y las terminales de entrada y salida de esa producción. Para cumplir esos objetivos, debíamos establecer ciertas prioridades, estando en primer lugar el aumento de la oferta portuaria y la accesibilidad a puertos.

En esta síntesis, habrán observado que nos hemos concentrado -no hemos hablado de cosas que no nos corresponden, como puede ser la Administración Nacional de Puertos, que ha hecho muchísimo al respecto- en el aumento de la oferta portuaria comercial a cargo de nuestro Ministerio como es el caso del Puerto de La Paloma; en la participación en el puerto de aguas profundas, que va a ser el buque insignia del cimiento de los doscientos años del futuro próximo de los uruguayos; en el aumento de la oferta de puertos deportivos, así como en la accesibilidad a los puertos, tal como está contemplado en el plan de obras.

La segunda prioridad es el mantenimiento, porque no estamos hablando de obra nueva. Siempre existe la tentación de dedicar los escasos recursos a la obra nueva y descuidar el mantenimiento. De eso nos estamos cuidando muchísimo.

Hemos priorizado las rutas del grano y la madera que explican los 16:000.000 de las 20 toneladas que se transportan anualmente en el Uruguay, incluyendo las rutas del turismo que es la principal fuente de ingreso al país. Como habrán visto, la Interbalnearia y la Ruta 1 hoy son un gran laboratorio de obras; entre ellas podemos mencionar a la seguridad vial, que es la tercera prioridad, como consecuencia de las otras dos.

La cuarta prioridad es el ferrocarril. Entre los artículos presentados hay algunos que tienen que ver con el personal del ferrocarril. Hicimos una transformación que dividió en dos partes la operativa del ferrocarril: la primera crea una empresa de transporte ferroviario constituida por AFE, como accionista mayoritario, y la Corporación Nacional para el Desarrollo, como accionista minoritario. Creamos dos empresas estatales con la prohibición de que el capital privado intervenga en esa empresa de transporte ferroviario aunque sí se va a mover en el Derecho Privado. Es decir que la

separamos de la infraestructura que es AFE Ente Autónomo, atendiendo a la número uno de nuestras preocupaciones que es el incremento, la mejora o la rehabilitación de la mayor cantidad de vías férreas.

Ya hemos rehabilitado la primera etapa de 422 kilómetros que une Pintado y Rivera. Vamos camino a la segunda etapa. Ya se cumplieron todas las normativas de controles del Tribunal de Cuentas y del Focem, necesarios para ir a la segunda etapa que nos permitirá el mantenimiento mecanizado de estos 422 kilómetros de vía férrea. Estamos tramitando un préstamo de US$ 130:000.000 en el Focem 2 y le pedimos la autorización al Parlamento para la contrapartida nacional de ese préstamo, a los efectos de rehabilitar la conexión entre los departamentos de Tacuarembó- Paysandú-Salto, y Paysandú y Salto. Incluso, hemos querido generar una innovación para el Uruguay -que no es una innovación en el mundo- que es la utilización de durmientes de hormigón que encarece el proyecto, pero lo hace veloz y de mayor peso. Así pues, nos estamos concentrando en realizar la mayor cantidad de vías posibles con los recursos disponibles.

En el gobierno anterior se invirtió US$ 60:000.000 en infraestructura ferroviaria. Nosotros mínimamente vamos a incluir US$ 200:000.000 de inversión, sin contar las negociaciones con China. Esta no es una inversión menor porque se invierte en un año de carreteras, en un ferrocarril que lamentablemente no ha tenido los cuidados y las atenciones que hubiéramos deseado. Lamentablemente, cuando se impulsó la forestación, no se tuvo en cuenta que había que transportar esa madera y que el ferrocarril era el transporte idóneo para hacerlo.

No nos quejamos de la realidad que nos tocó, sino que actuamos sobre ella con los recursos disponibles. Esa es la tarea de un gobernante. Creo que vamos a dejar al Uruguay un patrimonio ferroviario incrementado y en condiciones de uso para no quitarle carga al camión porque eso es imposible, sino para captar de los excesos de producción de las nuevas cargas una parte importante para contribuir al desarrollo del país.

En quinto lugar, la prioridad tiene que ver con el diseño institucional, es decir, qué institución o qué Ministerio precisamos para cumplir los objetivos anteriores.

Ahora bien, dado que en nuestra formación, sin organización no hay acción ni cumplimiento de los objetivos estratégicos, hemos iniciado un proceso -nada fácil- que también superó décadas de no atención respecto de lo que es la organización interna del Ministerio. Cabe aclarar que este Ministerio era la suma de varias Direcciones, muchas veces, desconectadas entre sí, a las que procuramos dar una racionalidad que no se consigue en cinco años porque, también en este caso, no podemos dar saltos arriesgados.

Sin embargo, hemos avanzado en algunos convenios con los trabajadores que apuntan a resolver inequidades: para los trabajadores este proceso es lento pero nosotros lo llevamos adelante lo más rápido que podemos.

En otro orden de cosas, estamos ingresando en la reestructura, por suerte, superando la situación de un colectivo de trabajadores -llamados “del artículo 53”- que nos preocupaban mucho y que a partir de ahora pasarán a estar presupuestados. Este era un tema que nos llenaba de tensión porque nos habían dicho que en ocasión de discutirse el Estatuto del Funcionario, los parlamentarios resolverían la situación, lo que lamentablemente no sucedió. En la última Comisión de la Cámara de Representantes a la que asistimos nos dio la impresión de que la cuestión se solucionaría pero tampoco fue así. Además, vimos que el tema no fue motivo de tratamiento en este ámbito. De todas maneras, seguimos trabajando porque no nos paralizamos ante la dificultad; por el contrario, trabajamos para resolverla y hoy podemos decir que vamos camino a su resolución pese a las protestas y a las diferencias de velocidad que podamos tener en la materialización de estas cuestiones.

Señora Presidenta: espero haber sido lo breve que anuncié que sería, pero comprenderá que este es un Ministerio muy grande y complejo que comprende a casi todo un país. Creo que el único

que tiene similitud con nosotros es el Ministerio de Defensa Nacional -que también tiene tierra, mar y aire como nosotros- solo que nosotros atendemos la materia civil y no militar.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pediría al señor Ministro que haga referencia a los artículos correspondientes a su Inciso para luego dar lugar a la ronda de preguntas.

SEÑOR MINISTRO.- Por el artículo 192 se solicita al Poder Legislativo que los funcionarios de AFE, presupuestados o contratados con más de tres años de antigüedad en el Ente, puedan ser declarados excedentarios. Esta declaración de excedentario se hace con ciertos cuidados, los cuales estuvieron presentes en las conversaciones mantenidas durante la negociación entre el señor Subsecretario Pablo Genta, los representantes de la Unión Ferroviaria y el representante de la Presidencia.

En primer lugar, se establece que estos funcionarios tendrían que ser distribuidos entre los Entes Autónomos, cuidando que puedan trabajar para lo que están preparados o fueron especializados; de no ser posible, a cualquier Inciso que integre el Presupuesto Nacional.

La segunda precaución tiene que ver con la retribución. La idea es que el hecho de declararlos excedentarios y vayan a trabajar a otro lugar, en ningún caso podrá implicar una pérdida salarial.

El artículo 193 faculta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a realizar las erogaciones necesarias para cubrir la contrapartida nacional del Fondo Convergencia Estructural del Mercosur, de forma de atender el Proyecto de Rehabilitación de las Vías Férreas Algorta-Salto-Paysandú.

El artículo 194 tiene que ver con un cambio que hicimos respecto de lo que es el cobro del impuesto relativo a la cartelería en rutas. En realidad, lo que varía en este caso, es la moneda que utilizamos y el cuidado en que las equivalencias tengan que ver con los precios actuales para que no implique un incremento de impuestos encubierto. Como ustedes saben, la Unidad Indexada se ajusta automáticamente y eso nos evita tener rezagos respecto de la recaudación. Se trata de una recaudación que se abona en especies, con destino a mensajes de seguridad vial o de interés público. La Unidad Indexada está a $ 2,67 por lo que las 250 Unidades Indexadas que aquí se establecen equivalente a un poco más de $ 600.000.

Por otro lado, este artículo fija el monto máximo para las multas en 10.000 Unidades Indexadas, establece la gradualidad para las reincidencias -que, lamentablemente, es un problema que tenemos- y dice que los recargos no pueden ser menores a las cifras allí establecidas.

El artículo 195 nos autoriza a constituir un fideicomiso con los bienes inmuebles que determine el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para enajenarlos y destinar su producido a la financiación de obras de infraestructura vial. Obviamente, los procedimientos de enajenación o explotación tienen que hacerse mediante remate público o licitación, esto es, a través de procedimientos de transparencia de modo de evitar cuestiones negativas para el Estado.

Por el artículo 196 se nos autoriza a utilizar las tarifas que se cobren en La Paloma para financiar obras en su puerto, en lugar de enviarlas a Rentas Generales. Nosotros estamos empeñados en rehabilitar este puerto y ponerlo a trabajar con toda su capacidad.

El artículo 197 tiene que ver con el Registro de Empresas Profesionales de Transporte Terrestre de Carga para Terceros -que funciona en la órbita del Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas- y el cumplimiento de las normas laborales. Este artículo no tuvo nuestra iniciativa sino que surgió de las negociaciones entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el Subgrupo 13 del Consejo de Salarios. Al respecto, elaboramos una nueva redacción, que tiene la aprobación de los representantes de los sindicatos, los empresarios y el Estado y dice así: “Para la inscripción, suspensión o baja de los transportistas de carga terrestre del Registro de Empresas de Transporte

Terrestre de Carga, a que refiere el artículo 270 de la Ley Nº 17.296 y normativa reglamentaria, sin perjuicio de las obligaciones que la normativa referida impone, deberá acreditarse el cumplimiento de la normativa laboral. A tales efectos, deberá consultarse al Registro de Empresas Infractoras que lleva el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social, de acuerdo a los artículos 321 y 322 de la Ley Nº 17.930 y normativa reglamentaria".

El siguiente artículo expresa: "La relación entre la graduación de la medida que tomará el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la infracción que figure en el Registro de Empresas Infractoras del Ministerio de Trabajo, así como el procedimiento y formalidades en las comunicaciones entre la Dirección Nacional de Transporte y la Inspección General del Trabajo, se reglamentará por parte del Poder Ejecutivo. Una Comisión integrada por delegados de ambos Ministerios, representantes de los trabajadores (Sutcra) y empresarios (ITPC), propondrá el texto del Decreto reglamentario y contará con un plazo de 90 días a tales efectos".

Y agregamos otro artículo, que indica: "Cuando los organismos fiscalizadores correspondientes (Dirección General Impositiva, Banco de Previsión Social y Dirección Nacional de Aduanas) apliquen sanciones firmes a empresas de transporte de cargas, preceptivamente deberán comunicar al Órgano de Control de Transporte de Carga, previsto en el artículo 272 de la ley Nº 17.296 la razón social y número de RUT de la empresa sancionada. Dicho Órgano llevará registro de dichas comunicaciones sin perjuicio de las actuaciones que por este motivo se disponga".

Entonces, estamos proponiendo que este artículo se transforme en tres, y vienen con el consenso del Poder Ejecutivo, de los sindicatos que nuclean a los trabajadores de los camiones y ramas afines y de la intergremial de transportistas profesionales de carga.

Era cuanto tenía para decir.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias, señor Ministro. Repartiremos los artículos propuestos.

SEÑOR HEBER.- Con relación a este Ministerio, nosotros tenemos una buena relación personal con el señor Ministro y la dejamos de lado porque esto no se trata de relación personal sino de gestión y de resultado. Queremos decirle que para la oposición este es el Ministerio -no sé si por culpa del señor Ministro o de las prioridades del Gobierno- que menor resultado efectivo tiene en toda la Administración, el que peor gestionado está. Se lo queremos hacer saber porque no me parece justo decirlo después afuera, por aquello de que "grita en la pulpería y se calla en la comisaría". Realmente, queremos que el señor Ministro tome nota de muchas de las cosas que queremos decirle y preguntarle, porque hace mucho tiempo que venimos preguntando cosas acerca de las que no hemos tenido respuesta por parte de él.

Con relación a la primera pregunta -esperemos que en esta oportunidad podamos tener respuesta- insistimos desde el Presupuesto y hasta ahora, incluso con nuestros Diputados. Hago una mención que el señor Ministro hace y que, incluso, se hace referencia a ella en los mensajes escritos y en las memorias anuales que presenta el Poder Ejecutivo, pero nosotros no tenemos conocimiento de la misma. Me refiero a la Memoria Anual, al Mensaje del Presidente de la República correspondiente al año pasado, el 2012. Se señala en la página 1 de la Memoria Anual del 2012 -presentada este año, pero referida al 2012- la presentación del Plan Director de Obras para el período 2010-2015. Nosotros nunca hemos visto una sola línea al respecto. Y frente a preguntas de señores Diputados, ante la comparecencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas a una sesión de una Comisión de dicha Cámara -está la versión taquigráfica y se la puedo alcanzar- específicamente ante una pregunta formulada por el señor Diputado Berois, preguntando si podíamos tener el Plan Director, para tener una idea, el señor Ministro, que reitera esta contestación, dice lo siguiente: "Bueno, puede ser, si hay que complementar algo, lo haremos. Pero quiero ser claro: hay un plan de obras que abarca todo el quinquenio, que ya hemos entregado". Aclaro que este plan no lo vimos. Y continúa diciendo: "Lo que se pide siempre y no vamos a dar porque no tiene precisión -depende de los recursos- es la fecha en que va a empezar cada obra en cada departamento. Esa es una información que queremos dar a todo el mundo a la misma vez". Pero esa información -agrego yo- nunca llega. Y sigue diciendo: "No es democrático que la información llegue a algunos y a otros no. A medida que vayamos haciendo los llamados, iremos dando la información para que todo el mundo la tenga al mismo tiempo. Podemos

informar de todos los llamados que estamos realizando y de todos los que tenemos previsto realizar. Nosotros tenemos una estimación que obedece a la ejecución de todo el crédito, pero tenemos un tope. Insisto: planificamos la aspiración, tenemos un tope de ejecución -por eso determinamos prioridades- y, en la medida en que los recursos se van acercando al crédito vamos ejecutando el resto del plan." Reitero, esto fue lo que respondió el señor Ministro.

No podemos cumplir con nuestra labor de fiscalización si no conocemos cuál es el plan de obra. Si el tope lleva a que no pueda ejecutarse el 100% sino el 60%, veremos cuál es la prioridad que establece el Ministerio para ese 60% ya que no dispone de los recursos para alcanzar el 100%, tan fácil como eso. Pero precisamos el plan de obras y no una suerte de secreto de Estado que no podemos conocer.

Entonces, pregunto al señor Ministro cuáles son las intervenciones de ese plan director para el año en curso y para 2014. Si después, por distintos motivos, no tiene los recursos, en la próxima Rendición de Cuentas veremos por qué no se ejecutó en su totalidad. El Ministro vendrá a esta Comisión y dirá que no pudo ejecutar las obras porque los recursos no fueron suficientes. Reitero, precisamos conocer el plan de obras.

En la Comisión, en varias oportunidades en que ha concurrido todo el elenco del Ministerio, hemos escuchado el concepto de Índice de Rugosidad que ha venido manejando el ingeniero Lazo desde el tratamiento de la Rendición de Cuentas del año 2011. Como no soy entendido en el tema, debí informarme y resulta que se trata de un índice que mide muchas cosas, tales como el gasto de combustible, de cubiertas, vehículos que circulan, desgaste de neumáticos, etcétera. Personalmente, me parece bueno este índice porque permite hacer una medición. Por lo que he entendido, el valor máximo de este Índice de Rugosidad es 4; a ese guarismo deberíamos llegar. Obviamente, me pueden corregir porque, reitero, no soy especialista en este tema. En 2001 el Índice de Rugosidad era de 3,1. Puedo acercar al señor Ministro una planilla con los datos de 2001 a 2012 elaborada por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. En 2001 -¡miren que estábamos mal en ese entonces, con crisis varias!; vamos a ahorrarnos los comentarios sobre esa época- el Índice de Rugosidad era de 3,1, mientras que en 2012 fue de 2; disminuyó un 23% desde su valor original. Quisiera saber si, en función de lo que estoy entendiendo, eso es negativo ya que se redujo un índice que deberíamos mejorar. Aclaro que esta es una pregunta y no una afirmación. Este es un dato que nos permitiría empezar a entender cómo se maneja la medición. En la página 28 del Anexo de la Memoria Anual de la Presidencia, el señor Ministro expresa que el estado de la red vial está dividido, más o menos, en cuatro partes: muy bueno, bueno, regular y malo. Además, se especifica que el muy bueno representa el 23%, específicamente 2.020 kilómetros -estos no son datos míos sino que figuran en el informe de Presidencia- el bueno el 24%, el regular el 28%, 2.460 kilómetros, y el malo el 25%, 2.196 kilómetros. Entonces, el 53% de la red vial uruguaya está en una situación regular y mala. Cuando se nos muestran estas presentaciones en PowerPoint, donde se dice que se ejecutó el 100%, la pregunta que cabe es si para este Gobierno el tema de la red vial es una prioridad. Parecería que no, porque reitero que el 53% está en estado regular y malo. Eso es una barbaridad. Estos son datos al 2011 y de este 100% la Dirección Nacional de Vialidad administra solo el 60%, el resto, como lo mostraban las planillas, es por concesión, por la Corporación, etcétera. Frente a este tema de la red vial, que debemos analizar, creo que el señor Ministro debe saber lo que dicen no ya los legisladores sino los ingenieros, la Academia Nacional de Ingeniería y la Universidad.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Como el ingeniero Lucio Cáceres?

SEÑOR HEBER.- No, como el ingeniero Antonio Dieste. ¿Lo conoce? Como en el Uruguay ponemos pelo y señal a todo el mundo, parecería que una persona es menos ingeniero si tiene afiliación a tal o cual partido, pero lo que hay que analizar son sus argumentos y no descalificar por el hecho de que pertenezca a un determinado partido. Yo no lo hago con los ingenieros del Frente Amplio y supongo que en la Academia Nacional de Ingeniería también debe haber ingenieros que pertenezcan a este partido. Dice lo siguiente: "Hay que construir quinientos puentes en el Uruguay". Una de las planillas que he visto aquí tenía muy poca plata para los puentes y, entonces, uno vuelve a reiterar la pregunta al señor Ministro -para que la anote, porque después queda en largas exposiciones que no contestan las preguntas- en el sentido de si el Gobierno y su Ministerio darán prioridad a esto. La Academia Nacional de Ingeniería señala que esto cuesta entre US$ 600:000.000 y US$ 1.000:000.000. Bueno, el presupuesto del Ministerio es de US$ 262:000.000. ¿Hay alguna idea para conseguir el dinero que se

necesita, ya sea por medio de préstamos, por convenios o por proyectos PPP? No lo sé, pero nosotros nos preguntamos si hay algún camino que permita vislumbrar alguna solución para esta inversión que se necesita hacer en los puentes uruguayos, o si no hay nada y simplemente nos tenemos que conformar con gastos que, a nuestro juicio, no se hacen atendiendo a las prioridades de esta Cartera, como puede ser el tema vial. ¿Por qué? Porque el señor Ministro tiene que estar enterado de que en el 2004 circulaban 85.000 camiones en el Uruguay -actualmente lo hacen 107.000- que mueven 4:500.000 toneladas solamente de madera. Y en el 2010 fueron 9:500.000 toneladas. Además, esta cifra siguió creciendo en forma exponencial. Esto es lo que informa la Academia Nacional de Ingeniería. Entonces, si en cinco años se duplicó y sigue creciendo en forma exponencial, ¿qué vamos a hacer con el 53% de las carreteras en estado regular y malo y con esos 500 puentes que no se construyen?

El señor Ministro tiene que saber que hay un rezago, según la Academia Nacional de Ingeniería, de US$ 1.300:000.000 de inversión en ruta. Por tanto, nos gustaría que el Ministro reconociera esta situación y no que comience a cuestionarla. Es un problema que tenemos todos y no solo el señor Ministro. Estamos hablando de US$ 1.300:000.000 que tenemos que invertir en rutas y un poco más de US$ 600.000 para puentes. Estamos hablando de US$ 2.000:000.000. ¿Eso lo puede hacer el Estado? No, porque tiene US$ 262:000.000. Por tanto, ¿qué idea plantea el Gobierno al respecto? ¿Qué idea nos trae el Ministro que, supongo, está con esta preocupación todos los días? En lo personal, estamos dispuestos a ayudar al señor Ministro. Ahora bien, si no se traen ideas, va a haber cuestionamientos. Sí señora Presidenta; sí señor Ministro: si no traen ideas como para sustituir esta multimillonaria y necesaria inversión, tendremos que decir que no hay capacidad de gestión.

El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca a través de la Dirección de Estadísticas Agrícolas -o sea, de la propia Cartera, del propio Estado- dice que el total de cargas a granel en el 2003 fue de 3:600.000 toneladas, mientras que en el 2010 fueron 16:000.000 de toneladas. O sea, las cifras se multiplican cuatro veces y media. En el año 2013 son 20:000.000 de toneladas, mientras que para el 2015 -cuando termine este Período- se estima que serán 27:000.000 o 28:000.000 de toneladas. Quiere decir que hubo una explosión positiva; estamos frente a una inversión y una producción muy grande y no vemos que el Gobierno, como tampoco el Ministro, esté generando la imaginación necesaria como para buscar los recursos y no limitarse a decir que se está topeado. El señor Ministro nos dice que está topeado, que como ejecuta el cien por ciento no puede hacer más. Le pido al señor Ministro como también al Gobierno que sean un poco más imaginativos en la búsqueda de los recursos que existen en el mundo, incluso, de endeudamiento. Tenemos una situación económica holgada; tenemos US$ 13.000:000.000 anuales, cifra que nunca tuvo ningún gobierno en la historia del país. Además, poseemos una buena capacidad de reserva. ¿Eso no se traduce en crédito internacional como para hacer esta obra? Creo que sí. Solo Montes del Plata, cuando esté pronta, va a generar 3:000.000 de toneladas en todo el país. Y estos son datos aportados, no por Cáceres, sino por Faroppa -los saqué de un reportaje en El Observador- que es un consultor privado de logística.

Por otra parte, esta situación llevó a que en el 2012 se compraron mil camiones más de 45 toneladas. Y, además, van a ser necesarias las rutas transversales porque cambió la geografía de nuestro país. Es necesario hacer las Rutas 30, 31, 26, 14, 12, como también las rutas secundarias, como la 6 -lo que venimos pidiendo desde hace tiempo- 7, 4 y la 44.

O sea, el Uruguay tiene que hacer una inversión multimillonaria en rutas y puentes. La pregunta que hago al señor Ministro es: ¿Qué idea nos trae? ¿Acaso el tema de los topes? ¿Nos dice: "Estoy topeado"? Entonces, el mensaje al Parlamento y a la oposición es: "Al Gobierno no le interesa hacer inversiones; no las hará". Buscará la prioridad, quizás legítima -será motivo de discusión- pero no se podrá sacar la producción porque las rutas nacionales y los puentes no dan abasto. No habrá infraestructura. Si esa es la respuesta, "estoy topeado; hasta acá puedo ir, no se me ocurre nada nuevo para hacer", terminamos diciendo "Cerrá y vamos".

Sobre los topes, tampoco es cierto ese tema y se lo explicaré al señor Ministro a ver si entiende la discusión. Cuando dice que ejecutó el 100% en función de lo que dice el artículo 490 del Presupuesto, es parcialmente cierto. Digo esto, porque el último inciso del artículo 490, dice: "Facúltase al Poder Ejecutivo a incrementar los montos referidos en función de la evolución de los ingresos del Gobierno Central". Muy bien, entones el señor Ministro dice: "Es una facultad del Poder Ejecutivo"; es otro que tiene la culpa, no él. Por tanto, acá venimos con el tema de "la chacra". El Ministro de

Economía y Finanzas no me subió el tope; entonces, “la culpa es suya, no mía, porque no tengo peso específico para poder pedir que de los US$ 800:000.000 que creció la recaudación real en 2011 y 2012” -US$ 500:000.000 en 2011 y US$ 300:000.000 en 2012- “se destine algo a inversión”. De los US$ 560:000.000 de 2011, solo US$ 1:000.000 se destinó a inversiones. ¿El Ministro no pidió que se le levantara el tope para poder ejecutar frente a este requerimiento enorme que se tiene por parte del país en materia de transporte? ¡No lo pidió! Entonces, está conforme con el tope. Estamos hablando que de US$ 800:000.000 que creció la recaudación real en 2011 y 2012, hubo cero inversión el año pasado de los US$ 300:000.000 de aumento de recaudación que tuvo la DGI. Estoy seguro que ni siquiera ese US$ 1:000.000 fue para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¡¿Cero inversión de US$ 800:000.000?! Porque el Poder Ejecutivo estaba facultado a aumentarle los topes en función de que mejorara la recaudación. ¡Mejoró y mucho! ¡US$ 800:000.000! ¿Y dónde está la plata que era para inversiones?

Incluso, creo que es muy importante tener presente -no quiero monopolizar la palabra; tendríamos que hablar mucho sobre AFE, pero si lo hiciera me insumiría una hora y no pretendo hacerlo ahora- que la Academia Nacional de Ingeniería hizo un análisis de lo que se aporta por parte de quienes usan la Red Vial por todo concepto. La recaudación de impuestos, algunos de percepción municipal y otros de percepción nacional, arroja una cifra que debe ser tenida en cuenta por el señor Ministro y el propio Gobierno. Ellos dicen que el IVA por combustible aporta al Erario, a la DGI, US$ 292:000.000; el Imesi al combustible, US$ 417:000.000; el peaje, US$ 57:000.000; la Patente de Rodados -que no es de percepción del Ministerio- US$ 280:000.000; Otros Ingresos Vehiculares, US$ 52:000.000. Eso hace un total de US$ 1.098:000.000. Lo que estamos gastando son U$S 200:000.000 y lo que aporta el transporte al país, son U$S 1.000:000.000. Naturalmente que todos entendemos que hay distintas prioridades en el Erario y esto va a financiar otras cosas que son también importantes, ¿pero de U$S 1.000:000.000 no se le puede devolver a quienes aportan en seguridad vial? Porque si las rutas y los puentes están bien es la mejor seguridad que podemos tener. ¿No se puede dar una discusión interna en el Gobierno donde se redistribuya este dinero de modo tal que, por lo menos, una parte vuelva a quienes lo están generando? Hay un costo de flete que también termina incidiendo en la competitividad que tiene nuestro país en el exterior.

Por acá estaría terminando, pero voy a reservar dos preguntas para no abarcar demasiado y porque creo que el tema que nos ocupa es el de la inversión que hay que hacer en la red vial del país; no me conforma que el Ministro Pintado nos hable de los topes y espero que nos dé una mejor respuesta que la que dio en la Cámara de Representantes.

Más adelante preguntaré sobre AFE y la inversión que se ha realizado en el Ministerio. Estamos hablando de los U$S 22:000.000 que subsidia Rentas Generales a AFE y que se incrementó en 2013 a U$S 23:000.000. Reitero, más adelante lo preguntaré, porque me interesa hablar sobre la red vial. También voy a hablar del Plan Realizar y todo lo que ha significado en obras importantes para los Municipios. Es una buena cosa para el país y realmente muchas de ellas no están en ejecución y se han generado protestas, pero ese será otro tema. Ahora, señora Presidenta, nos gustaría hablar del gran problema que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que es de dónde va a sacar los U$S 2.000:000.000 que precisa el país para invertir en red vial y en puentes, porque con los U$S 262:000.000 del tope del Presupuesto no vamos a llegar nunca a la cifra necesaria como para poder cumplir con el desarrollo del país.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, no vine a poner el tope como excusa de nada. En segundo término, voy a hacer lo mismo que hicieron Ministros no sólo del Frente Amplio, sino de otros partidos. Esta es la Rendición de Cuentas del año 2012, por lo que no voy a hablar de las obras del año 2013. Voy a hacer lo mismo que hicieron todos los Ministros de Transporte y Obras Públicas y no porque tenga limitaciones presupuestales. Los Intendentes -con los que tenemos un diálogo muy bueno- también querían el plan de obras anticipado; todos los Diputados -de mi Gobierno, pero fundamentalmente de la oposición- piden el plan de obras anticipado. Inclusive un Edil, luego de enterarse de que el Ministerio iba a hacer una obra, ¿saben los señores Senadores qué hizo? Juntó firmas pidiéndonos las obras que se iban a hacer para que la gente le agradeciera por las obras que están en el Plan. ¿Está claro? Si fuera un técnico que viene sin novedades, lo haría, ese no es el problema. A los Intendentes les dije lo mismo que les voy a decir a mis amigos Senadores: “Los quiero tanto a ustedes” -les dije a los Intendentes- “que los pongo al mismo nivel que al que quiero más, que es mi pueblo”. No hay nadie que quiera más a su pueblo que yo, aunque me pueden empatar. En el

mismo momento que le estoy comunicando a mi pueblo el Plan de Obras, se lo vamos a comunicar a las personas que quiero tanto como a mi pueblo. Por eso iniciamos la rendición de cuentas en distintos lugares y fuimos a Salto, a Lavalleja; lo hacemos y van los Intendentes y los Diputados. Y en ese mismo instante, no solo rendimos cuenta de lo que ha hecho el Ministro en ese departamento en el que estemos, desde el 2010 a la fecha, sino que le decimos a la gente lo que vamos a hacer este año y el que viene. A todos por igual. Lo hicimos en Salto, en Minas, en la Sociedad de Fomento “El Arenal”, en Tala, en una noche muy fiera; sin embargo, el galpón estaba lleno con gente de todos los Partidos, por suerte: diputados del Partido Colorado y del Partido Nacional. También lo vamos a hacer en Sarandí Grande este mes, y lo hicimos en Maldonado. De modo que vamos a recorrer todo el país haciendo esto.

Volviendo a la Rendición de Cuentas -que es de lo que vinimos a hablar- el Foro Económico Mundial -ya que estamos poniendo asociaciones de ingenieros y todo eso- nos ubica en tercer lugar en América del Sur en materia de infraestructura, detrás de Chile y Ecuador: en inversión, en puertos, en conectividad aérea y en estado de rutas y red de la conexión. Quiere decir, señora Presidenta, que no estamos tan mal. Y lo que vamos a invertir en este período son más de U$S 1.000:000.000 en el quinquenio. Nunca pongo el tope como pretexto, porque cuando era legislador detesté siempre a los Ministros de Transporte que acordaban con sus Gobiernos el Presupuesto Quinquenal y venían aquí a mendigar cinco pesos más frente a los legisladores de otros Partidos, sabiendo cuál era el resultado. Yo soy parte de un Gobierno y estoy de acuerdo con las prioridades que mi Gobierno estableció en materia presupuestal de educación, seguridad, vivienda, eliminación de la indigencia, reducción de la pobreza y la infraestructura como un capítulo más. Pero, ¿saben qué? Si comparamos lo que se ha invertido en otros períodos, por más que digan lo que falta por invertir -que antes no lo decían, y es una pena que no lo hubieran dicho- ¡quién sabe el rezago que nosotros tenemos de otros momentos históricos del Uruguay! Estamos invirtiendo en ferrocarril cuando la cuenta era cero en inversión ferroviaria; estamos revitalizando el cabotaje nacional para sacar camiones de las carreteras.

Ahora bien, el ingeniero Olaso va a hacer una aclaración acerca de los índices que se establecen. Sobre el índice de rugosidad, puedo decir que cuanto más chico es, mejor. Estamos progresando. Dicho índice -en cuanto quien habla, entiende- tiene que ver con otras cosas que no son la confortabilidad de la ruta, sino la cantidad de presión que existe por milímetro cuadrado a partir de los ejes, para ver con cuánto tiempo de anterioridad o posterioridad se puede deteriorar esa ruta. Nosotros no mentimos sobre el estado de las rutas, si es bueno, malo o regular. Lo que no se calculó es el lugar por donde circulan más camiones. Lo dije acá y no es ninguna novedad: se aplican 20:000.000 de toneladas de tránsito de mercancías y 16:000.000 de granos; hay que escuchar lo que decimos. Hubo un crecimiento desde el 2005 a la fecha en 230% de tránsito pesado y un 192% de la inversión en vialidad. Pero no es lo único por donde tiene que salir la carga, porque también estamos tratando de generarla por ferrovías. Y en todo caso, lo que nos estaría faltando son U$S 600:000.000, no U$S 2.000:000.000. ¿Alguien puede creer sensatamente que le podemos pedir al Uruguay que haga un sacrificio de U$S 1.000:000.000 cuando quisimos establecer un mísero impuesto a los grandes terratenientes para poder financiar la caminería departamental, por el cual los Intendentes lloran y se rasgan las vestiduras y lo declararon inconstitucional porque se venía el mundo abajo? ¿Y cuando tuvimos el Impuesto al Patrimonio para recaudar unos míseros U$S 54:000.000, quieren cubrir con eso los U$S 2.000:000.000 que faltan?

SEÑOR HEBER.- Ustedes.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros tenemos un plan y las rutas por donde circulan más los camiones de tránsito pesado, no hay restricciones. Los 500 puentes de los que se habla, son también los de la caminería departamental, solo que se olvidó de discriminarlos.

SEÑOR HEBER.- No.

SEÑOR MINISTRO.- Solo tenemos un 10% de los puentes con restricciones. Díganme en qué lugar no pudo llegar una mercancía a puerto por las restricciones que tenemos en nuestras rutas. ¡En ninguno! No se dejó de exportar por las restricciones que podamos tener.

Por supuesto que me gustaría tener mucho más, siempre me gustaría tener mucho más. ¡A qué Ministro de Transporte y Obras Públicas no le gustaría contar con US$ 2.000:000.000 por año, para invertir en rutas! Pero, ¿saben qué? Si invirtiéramos todo ese dinero en circulación, no alcanzarían las empresas uruguayas para efectuar las obras y las de la región, no podrían venir a cubrirlas porque, afortunadamente, las obras de infraestructura de la región están a todo lo que da. Hemos tenido un encarecimiento de precios de un 40% porque el mercado puede darse el lujo de elegir qué obras lleva adelante.

¡Ojo! Al norte del Río Negro nunca antes se había invertido como lo hizo este Gobierno -porque la democratización del territorio también tiene que ver con las inversiones- en lo que tiene que ver con el puente sobre el Río Yaguarí, en la Ruta 27, o en la Ruta 30 que une a Artigas con Uruguay y a Artigas consigo mismo. Nunca se invirtió así, pero si vamos al economicismo puro de los que piensan cuántos camiones se paran, no hubiéramos hecho nada.

Por suerte el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha hecho encuestas de opinión y, ¿saben qué? La gente que utiliza las Rutas Nacionales diariamente, opina que están en buen estado y el 46% de los que opinan, ha manifestado que la gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es buena. También hay gente que manifiesta lo contrario, nosotros atendemos y respetamos su opinión, pero por suerte son minoría.

En definitiva, lo que vinimos a informar a esta Comisión es lo que hacemos en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no queremos aburrir a los señores Senadores con el listado de cada una de las obras que hemos llevado adelante. Algunas de ellas han sido públicas como el *whitetopping* en la 2124, una de las obras emblemáticas que hemos hecho, y otras se están viendo. Reitero: por suerte la ciudadanía en poco tiempo podrá definir cuál es la gestión con la que está de acuerdo y con la que no. No es un debate parlamentario, cada uno puede tener la percepción que quiera, a mí me gusta la percepción de la gente que en mi opinión es la que vale.

Antes de cederle la palabra al señor Lazo para que conteste algunas cuestiones que se han planteado, quiero decir con la mejor de las intenciones: ¡cuidado con pensar que el concepto de la seguridad vial tiene que ver con la infraestructura! El 90% de los accidentes de tránsito ocurren por imprudencia humana y el 99% de los automóviles que circulan por Ruta Interbalnearia -eso lo tenemos medido porque llevamos un conteo, controlamos los ómnibus y el transporte de carga y vemos que el transporte de camiones viola los límites de velocidad en un 0,8% y el de pasajeros no lo viola, por lo menos en los lugares donde nosotros controlamos- viola el límite de velocidad. No hay ruta buena que aguante esto porque los ángulos de giro de las curvas no admiten mayores velocidades que las que establecen las señalizaciones. No es un capricho de alguien que se le da por poner un cartelito que estipule que se puede ir a 90, 110 o 45 kilómetros por hora. El 82% de los que circulan por las principales Rutas Nacionales, violan los límites de velocidad. Por este motivo es que estamos instalando los reductores, lo que implicará una revolución. Lamentablemente no podremos hacerlo en este Gobierno -solo vamos a poder certificar- porque es necesario unir al Congreso de Intendentes, a la Unasev y a la Policía Caminera para hacer lo que hacen los brasileros: registrar la velocidad, sacar la foto y mandar la multa a la casa de esa persona. Así se acabaría con el problema, porque el automovilista reclama que no haya límite de velocidad y los que viven en la zona nos piden lomo de burro. ¿Cuál es el equilibrio? ¿A quién le respondemos? En su mayoría, los accidentes de tránsito no ocurren -o son mínimos- por problemas de vialidad, ocurren porque la gente va a 120 kilómetros por hora cuando tiene que ir a 45 kilómetros por hora. Cuando una mujer que va en una moto, sin casco y con un niño, dobla a la izquierda para entrar a la escuela -que no debería estar ubicada en la ruta, porque no puede haber centros de enseñanza al lado de las rutas rápidas- y lamentablemente la matan, no es culpa de la viabilidad…

SEÑORA PRESIDENTA.- También puede ser un hombre.

SEÑOR MINISTRO.- Disculpe, señora Presidenta, tiene razón, pero en este caso fue una mujer.

Cuando una niña va cruzando por determinado lugar con su bicicleta y un camionero le dice que no lo haga, pero cruza igual, eso no es un problema de vialidad. ¡Cuidado con el hecho de introducir el concepto de que el problema está ahí! Así es como después se dice, por ejemplo, “no uses

casco que no pasa nada", "no uses cinto que no pasa nada" o "tomate una copa y manejá que no pasa nada". Sin embargo, el problema es que la gente tiene que aprender a cuidarse de sí misma y no de la ruta.

Simplemente quería hacer esta aclaración: yo no voy a variar mi posición, así que se puede transcribir lo que ya he dicho en otras oportunidades respecto al plan. Además, estamos en un momento en el que todo se usa para determinados fines, esto sucede ya desde hace tiempo; con el plan de rutas sucedió así, porque saben que va a venir. Después se dice: "Prometió hacer Tal cosa y no lo cumplió", pero nosotros hemos venido a mostrar lo que ya hicimos, pero por supuesto que lo otro lo tenemos en el plan.

Asimismo quiero agregar que en cuanto a recursos y préstamos vivimos haciéndolos. Precisamente ahora estamos cerrando un préstamo con la Comisión Andina de Fomento por US$ 75:000.000, porque 119 de los 232 son del presupuesto de vialidad. ¿Con qué creen que se afronta el resto? ¿Con donaciones? No es así; se hace con el aporte de CAP, BID, Focem y todos los recursos internacionales a los que podemos recurrir para ponerlos en la ruta. Por supuesto que utilizamos un criterio de racionalidad para que el país pueda llevar a cabo todo esto.

Si la señora Presidenta lo permite, quisiera ceder el uso de la palabra al ingeniero Lazo para que responda sobre algunas apreciaciones técnicas.

SEÑOR LAZO.- En primer lugar, entiendo que el señor Senador se refirió a la rugosidad, que normalmente se reconoce por su sigla IRI. Es un elemento de control de las rutas que se usa universalmente, pero no es exclusivo. Cuando se hace una ruta y se van a medir sus resultados ello se hace desde el corte de pasto, el ancho, el estado de la banquina, el estado del firme, la reflectividad de las señales verticales, la reflectividad de las señales horizontales, hasta la rugosidad. En realidad, en lo que hace al resto del mundo las exigencias en cuanto a la rugosidad varían bastante.

El valor de rugosidad se mide en metros por kilómetros y es el descenso que tiene un aparatito unido a un camión que va circulando por la ruta y según la medida de los descensos, en uno o en cinco kilómetros, da tantos metros. Eso es el IRI. Por ejemplo, el IRI que se exige en las autovías españolas es de 0,5 o de 0,7, es decir, sumamente exigente. Cuanto menor es el IRI, mejor estará la ruta.

En nuestras rutas, esto es totalmente variable porque si es de tosca o de tratamiento bituminoso no se puede medir el IRI; tiene que ser de carpeta asfáltica o de hormigón. En estos momentos se está logrando uno de los mejores resultados de rugosidad en la Ruta 24 -la que mencionaba el señor Ministro, donde se está haciendo *whitetopping*, que es hormigón sobre asfalto- que da 1,8 y es de las mejores marcas. Cuando se hizo el llamado a licitación se dijo que si el IRI bajaba a determinada cifra, la empresa tendría un premio de tantos miles de dólares. Se intentaba mejorar este aspecto. Así fue que la empresa adquirió una colocadora de hormigón ultramoderna y le llevó un tiempo practicar con ella, pero actualmente está obteniendo esos resultados de IRI.

La consecuencia de todo esto -algo ya mencionó el señor Senador- que es difícil de demostrar, es que a menor IRI habrá menor consumo de neumáticos, menos gasto de combustible y, por lo tanto, menor generación de óxido de carbono que va a la atmósfera. Pero cuando se evalúa una ruta, ése es un elemento más entre todos los demás que se tienen al hacer los trabajos de recapado, de repavimentación, etcétera.

Con respecto al estado de las rutas, debo decir que esa relación de 25% en la denominación de muy mala, mala, regular y buena, se mantiene hace decenas de años en el Uruguay. Es más, lo que va pasando Administración a Administración es que algunas rutas pasan de regular a buena, de mala a muy mala -cuando no se trabaja en ellas- etcétera. Es decir, no es la misma ruta que durante todos los años se mantiene, por ejemplo, regular, sino que se van intercambiando los estados según las obras que se hacen. También contamos con otros datos con respecto a obras de la malla concesionada, que se extienden en 1592 kilómetros y los indicadores son: estado muy bueno, 61%, estado bueno, 31% -quiere decir que el 92% tiene estado muy bueno y bueno- estado regular 6% y

estado malo 2%. Evidentemente, las rutas que tienen la concesión son las más transitadas, las turísticas, pero también son de transporte de granos y de madera.

En cuanto a la charla, no de la academia de ingeniería, sino de dos integrantes de dicha academia, los ingenieros Lucio Cáceres y Antonio Dieste. De más está decir que Cáceres es un excelente técnico pero también es un político. Si observamos las gráficas que mostró el Ministro en cuanto a las inversiones que tuvo en el período 2000 - 2005 en que fue Ministro Lucio Cáceres, podemos apreciar que son netamente inferiores a las que han tenido las dos últimas administraciones, y sobre todo hay que tener en cuenta cómo se ha mantenido en esta última el nivel de inversión. Entonces, dar una charla removedora o que genere discusión es muy fácil, pero conocemos todos los datos, por lo que no estamos descubriendo nada. Podemos decir, por ejemplo, en cuanto a los puentes, que cuando Cáceres dejó el Ministerio, quedaron paradas las obras de la ruta 1 y del puente en el Río Santa Lucía. Entonces, se habla de 500 puentes, pero no es lo mismo un puente en la ruta 15, que uno en la ruta 11, como se está haciendo ahora, lo cual implica que por 15 días los vecinos de Santa Lucía, de las colonias y de Capurro no pueden circular por allí y tienen que ir hasta 25 de Agosto para poder cruzar de un lado para otro. Ese puente se está terminando ahora en esta Administración, con una inversión muy importante. También se terminó el puente “Alfredo Zitarrosa”, sobre el Santa Lucía. Permanentemente se están haciendo puentes, como en el Cebollatí en la ruta 8. Se apunta entonces a que los corredores internacionales, que están dados por las rutas 8, 9, 11, 5, 1 y 2, no tengan puentes angostos, y eso es lo que se va haciendo. Todos recordarán seguramente accidentes en la ruta 11 o en la ruta 8, pero todos esos puentes se han modificado. Dieste sabe bien esto porque es calculista de los puentes y la mayoría de los cálculos para los puentes nuevos seguramente estén hechos por él. No es lo mismo que un puente esté cortado 15 días generando perjuicio para la población, para los creadores de bienes materiales, como estaba el puente sobre el Arroyo Yucutujá en la ruta 30, a que esté cortado uno cercano al Río Cebollatí en la ruta 15.

Hay que valorar cuál pesa más y cuál pesa menos. Podemos tener estas charlas, pero no podemos descubrir el mundo dos meses después porque antes era lo mismo.

Esta Administración programa mantener una serie de rutas en muy buenas condiciones y seguir eliminando todos los puentes angostos, que no son culpa de esta Administración. Los puentes angostos son producto de que las rutas eran angostas, que las velocidades eran de 40 kilómetros por hora, que se circulaba con otra atención y como aún siguen quedando, se van sustituyendo. No creemos que esta versión -es de dos integrantes de la Academia- pueda provocar un revuelo tan grande cuando son situaciones que se conocen perfectamente y lo único que tiene que hacer cualquier ciudadano es preguntar al Ministerio cuántos puentes angostos hay en el país, y el Ministerio le va a contestar.

Otro tema que mencionó el Ministro y que hay que tener en cuenta es la cantidad de puentes que tienen limitaciones de carga, porque desde acá están saliendo todas las cargas de grano y de producción y se están trasladando decenas de piezas de molinos sumamente grandes y pesadas sin ningún inconveniente en el trayecto y ningún accidente en un puente, lo que previamente tiene autorización de la Dirección Nacional de Transporte y de la Dirección Nacional de Vialidad.

SEÑOR HEBER.- Quiero hacer varios comentarios.

En primer lugar, es preocupante que el Poder Ejecutivo se tome las cosas como una suerte de ataque a la Administración y que diga: “Cáceres hizo menos, y seguramente menos que Giannattasio en 1958 y menos que el Ministro que estaba en 1904”. ¿Qué tiene que ver esto? Acá estamos hablando del crecimiento en toneladas que hubo en seis años, que no tuvo Cáceres ni quien estaba en el último período del Gobierno de Batlle, que no recuerdo quién fue.

SEÑOR LAZO.- Fue Gurméndez.

SEÑOR HEBER.- No importa quién fue. En 2004 había 4:000.000 de toneladas de madera; ahora hay 9:000.000, ¿quieren negar esto? Entonces, uno les pregunta: ¿frente a ese crecimiento, qué se hizo? Y

nos responden: “Mejoramos en función de lo que hizo Cáceres”. ¡Pero ese no es el tema! ¡El tema es que crecieron las toneladas y que hay que hacer más obras!

Yo transito por las rutas del país -y bastante lo hago- y muchas rutas del país son un peligro estos días de lluvia porque vamos haciendo *planning* o derrapando encima del agua, por las canaletas que se forman, ya que la ruta va cediendo. Esto es peligroso y también forma parte de la seguridad vial.

La pregunta que formalmente quiero hacer acá va dirigida al Ministro de Transporte y Obras Públicas. En esa narración alambicada, en la que trató de decir a los Intendentes que son todos iguales y todo lo que narró el señor Ministro, le pregunto: ¿hoy el señor Ministro va a negar al Senado de la República la información sobre cuál es el plan de obras, sí o no? ¡Queremos que nos dé una respuesta concreta! ¿Los Senadores de la República vamos a tener el plan de obras, sí o no? O hasta que no se entere el último amigo que tenga el señor Ministro en Bella Unión, el Senado de la República no va a conocer el plan de obras. Estoy seguro que no lo vamos a tener porque no existe.

SEÑOR MINISTRO.- Señora Presidenta: voy a tratar de responder con el tono más calmo que tengo.

Tenemos que comparar porque acá se dijo que esta es la peor gestión y cuando uno dice “mejor” o “peor” siempre es con relación a algo. Ahora bien, no creo que nadie esté pensando con respecto a lo futuro -por lo menos yo-; no lo sé, pero no quiero hablar por todos. Por eso digo que cuando uno dice “peor” supone que es peor que lo anterior y creemos que lo anterior no es lo anterior del Frente Amplio, porque sería un gran halago para nosotros si así fuera, pero eso no va a ocurrir.

Aclaro que no digo esto para eludir responsabilidades. Con total humildad quiero decir que nosotros actuamos en torno a una visión estratégica y creo que esa visión faltó. Cuando se piensa en impulsar la madera, ¿se impulsó o no la producción de madera con exoneraciones impositivas y fuertes estímulos? Si al momento de tomar la decisión no se planificó estratégicamente dejar la infraestructura a punto para que esa producción -que hoy representa ocho millones o nueve millones de toneladas- circulase, entonces hubo un error de planificación estratégica. ¡Por esa misma razón insistí con el proyecto del Puerto de Aguas Profundas! Es una visión estratégica la que estamos poniendo al servicio de la nación y no al servicio de la egolatría del Gobierno de turno. ¿Por qué? Porque pensamos en lo que va a venir y pensamos, para las generaciones futuras, por dónde tiene que salir la carga. ¡Esto no se pensó en Gobiernos anteriores y hoy estamos pagando las consecuencias! Aclaro que esto no lo digo como una queja, sino como un dato de la realidad. ¡¿Cómo no vamos a comparar?! Se tendría que haber dejado la infraestructura a punto para cuando ocurriera el pico productivo. Nosotros nos hacemos cargo de ello y está bueno que se reconozca -no totalmente; uno tiene que sacarlo entre líneas- que hicimos una apuesta al país productivo.

Sé que algunos señores Senadores se enojan cuando digo que unos pusieron el énfasis en la Patria financiera, pero para eso no se precisaban rutas sino lindos locales bancarios en los pueblos. Sin embargo, nosotros pusimos el énfasis en el Uruguay productivo. Nos hacemos cargo de los rezagos de lo que nosotros mismos generamos y de que el Uruguay productivo tenga un crecimiento del 230% del transporte pesado -tal como lo dijimos- y la vialidad ronde el 192%. Esta no es la única apuesta que hacemos porque no es nuestra idea quedarnos con un solo modo de transporte. Por eso estamos tratando de levantar, como podemos, ese Uruguay inconcluso, de décadas de abandono del ferrocarril. Si los US$ 60:000.000 que el Gobierno del compañero Tabaré Vázquez puso en la vía del ferrocarril fueron revolucionarios, ¿cuánto más lo serán los US$ 200:000.000 que estamos poniendo en el ferrocarril?

Por otra parte, el Puerto de La Paloma murió cuando murió la pesca y se le quisieron poner una cantidad de cosas que nunca ocurrieron; sin embargo, hoy está reflotándose porque si no hay puertos, no hay cabotaje ni barcos que circulen. Es, precisamente, por esta vía que sacaremos cinco mil toneladas de madera, lo cual representa decenas de camiones que no circularán por todo el país.

Todos estos procesos están ocurriendo en el Uruguay y se reflejan en la utilización con creatividad.

¿Por qué creen que le estamos pidiendo al Parlamento que nos deje vender los terrenos para usarlos en infraestructura vial? Porque buscamos maneras creativas de encontrar recursos para aumentar la producción. No nos quejamos de los topes; simplemente, decimos con orgullo -porque estamos orgullosos de nuestro Director, de nuestros funcionarios y equipos; si alguien no está orgulloso, que lo diga- que invirtieron todo lo que tenían a disposición para invertir. Eso es lo que estamos diciendo con humildad. Por supuesto que todo es opinable, pero la verdadera opinión, la que vale de verdad, es la que el pueblo emite cuando tiene que evaluar nuestra gestión y eso es algo que medimos constantemente. Entonces, cuando acá se dijo que era la peor gestión, ¿se la comparó con algo? Nada más que por eso que se dijo, nos obligan a salir a contestar. También distinguimos la charla; la academia solamente toma en cuenta los fines y no los recursos disponibles para ellos. Personalmente, no me quejo de los recursos y no creo en los gobernantes que lo hacen. Cuando el Presidente nos encomendó esta responsabilidad nos dijo bien clarito cuáles eran las reglas de juego. Entonces, tenemos dos opciones: o transformamos las cosas de la mejor manera posible con lo que tenemos, o nos vamos. Acá estamos, por lo que hemos decidido transformar las cosas de la mejor manera posible con lo que tenemos y estamos orgullosos del trabajo que estamos haciendo.

Sé que el mantenimiento no da caché, como dicen los portorriqueños. A los ministros de infraestructura les encanta inaugurar nuevas obras; es lo más lindo, pero ¿saben qué? Hay que hacerse cargo de los mantenimientos. El Uruguay, como una especie de enfermedad, vivía haciendo cosas nuevas y las dejaba de mantener o, como ocurrió con el puente de la Laguna Garzón, que quedó desde el año sesenta sin construirse, como un gran monumento al "no se puede". Nosotros, de a poco, estamos tratando de resolver esas cuestiones e intentando revalorizar los mantenimientos. Hemos propuesto a todos los partidos políticos que incluyan en sus programas la constitución de un fondo de mantenimiento vial, nacional y departamental. Esto es algo que precisan los intendentes y el Gobierno Nacional para no continuar con incertezas con respecto a ese tema.

Por otra parte, precisamos que exista el pago por uso porque hay una injusticia intrínseca en el financiamiento de las rutas. Cuando la gente que no usa las rutas con fines comerciales paga sus artículos, está financiando la construcción de rutas. Entonces, no es justo que no paguen los que circulan por ellas en la gran mayoría del territorio. El ingeniero Cáceres en su momento quiso poner un peaje en la Ruta 1 para sacar de ahí el pago por uso y el Intendente de San José se opuso, con razón. Sin embargo, ahora está en contra del pago por uso.

Entonces, ¿cómo no vamos a polemizar sobre estos temas, que son públicos? Personalmente, considero que esas son dos cuestiones centrales que hay que hacer.

Por otra parte, por supuesto que el Uruguay precisa cubrir el eje occidente-oriente, pero las obras de infraestructura no se resuelven de un minuto para el otro y aunque dispongamos de los recursos, no tenemos la capacidad material y empresarial para poder realizar algunas obras a un costo medianamente bueno. Entonces, lo que nosotros decimos -y nuestra opinión es tan respetable como la de quien opina en forma contraria- es que estamos conformes con nuestra gestión y, lo más lindo de todo, señora Presidenta, es que la gente también opina lo mismo que nosotros, esto es: que aún falta pero que lo estamos haciendo medianamente bien, con responsabilidad y sin quejarnos de la suerte que nos tocó.

SEÑOR MARTÍNEZ.- El Ministro mencionó el tema de los famosos 103 muchachos del artículo 53 que también estuvieron por aquí. Si entendí bien lo expresado por el señor Ministro, se habría encontrado una vía de acercamiento.

SEÑOR MINISTRO.- No, el Ministerio no encontró una vía de acercamiento. Para poder resolver satisfactoriamente esa situación y poder presupuestar a esos funcionarios necesitábamos ingresar en la reestructura, que era una cuestión que estaba en duda porque, por la complejidad de este Ministerio, siempre se deja para lo último y se termina sin entrar. Nuestros recursos humanos hicieron -con un esfuerzo digno de destacar- todas las tareas que se precisaban para poder ingresar en la reestructura y lo hemos logrado. Eso permitirá que los ex becarios del artículo 53, que dieron concurso y quedaron con contratos temporales, etcétera, puedan ser presupuestados. Esa fue la solución. ¿Cómo se logró? Sinceramente, porque no nos resignamos a que las cosas no se pudieran resolver.

Así fue que se encontró una vía. Quizás estas cosas sean lo más atractivo de una reestructura, que seguramente le costará a los que vengan otros dolores de cabeza.

SEÑOR RUBIO.- ¿Son los que fueron contratados con posterioridad a marzo de 2011, que no están incluidos en el artículo a que se hacía referencia?

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente. Son los que dieron concurso.

SEÑORA PRESIDENTA.- Voy a contarle al señor Ministro que los últimos puentes ferroviarios que se hicieron en Uruguay los hizo mi padre, que murió hace mil años, y la última extensión de vía, que es la que va a Blanquillo, al norte. Así que si hará tiempo que no se hace nada en cuestión ferroviaria nueva. Esos puentes están ahí, algunos con mejor mantenimiento, y otros con menos, viven y luchan.

Agradecemos al señor Ministro la comparecencia y su presentación, así como también a su equipo.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 31 minutos.)